

Le Droit Maritime

Antoine MANIATIS

Docteur en Droit Public,

Chargé des Conférences à l'Université Castilla – La Mancha

RÉSUMÉ

Le droit maritime constitue une branche spécifique unique du droit, régissant en principe la navigation maritime. Il est divisé en droit maritime public et en droit maritime privé, dont la sous-branche commerciale a connu un développement privilégié. La doctrine semble partagée sur la question de l'autonomie de cette branche, qui a été récemment mise en cause par diverses évolutions législatives et jurisprudentielles en France. Une nouvelle tendance a émergé, à cultiver à part le droit de la navigation de la plaisance, comme cela est le cas italien du Code de l'activité nautique de plaisance, qui pourrait être comparé avec le Code du tourisme. En outre, le droit au transport est explicitement consacré en droit positif tandis que le droit de l'homme à l'eau, issu du droit international, gagne du terrain même dans les Constitutions. Le droit maritime pas seulement est doté d'autonomie, exemplifiée par le concept particulier du navire et du capitaine à la limite de leur métamorphose juridique, mais l'autonomie a été récemment enrichie par le droit de l'activité nautique de plaisance, qui constitue une véritable sous-branche du droit maritime.

SOMMAIRE

INTRODUCTION : L'EAU ET LE DROIT MARITIME

I. – LE DROIT MARITIME, UNE BRANCHE AUTONOME ?

II. – LE DROIT MARITIME, UNE BRANCHE AUTONOME ?

III. – LA SPÉCIALITÉ PROGRESSIVE DU DROIT DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE

IV. – LE DROIT AU TRANSPORT

V. – LE DROIT À L'EAU

CONCLUSION : LE DROIT MARITIME, UNE AUTONOMIE ENRICHIE À LA LIMITE DE LA MÉTAMORPHOSE JURIDIQUE

INTRODUCTION: L'EAU ET LE DROIT MARITIME

L'eau est une essence abiotique qui est ubiquitaire sur Terre et dans l'atmosphère, sous ses trois états, à savoir solide (sous forme de glace), liquide, qui est la forme ordinaire, et gazeux (vapeur d'eau). Selon la belle formule d'Antoine de Saint-Exupéry, « *L'eau n'est pas nécessaire à la vie, elle est la vie* »¹. Néanmoins, le statut de l'eau au sein du droit public ne va pas de soi - même. En outre, la navigation maritime constitue une des formes les plus anciennes d'usage des cours d'eau, les internationaux inclus². Elle est liée à son propre droit, le droit maritime.

Nous supposons que le droit maritime constitue une branche autonome, liée au droit de l'homme à l'eau.

¹ J.-L. Gazzaniga, X. Larrouy-Castéra, Ph. Marc, J.-P. Ourliac, *Le droit de l'eau*, LexisNexis Litec, 2011, p. 6.

² L. Boisson de Chazournes, *Fresh Water in International Law*, Oxford University Press, 2013, pp. 13-14.

I. – LE DROIT MARITIME, UNE BRANCHE SPÉCIFIQUE ?

Le droit maritime ne consiste pas uniquement en un ensemble de règles adoptées par voie législative. Le cas du navire n'est pas comme celui de l'automobile...

D'une part, les automobiles constituent une des inventions les plus célèbres et utiles des derniers siècles mais elles n'ont pas pu gagner du terrain à tel point qu'elles mériteraient une autonomie normative. En effet, comme il est naturel, les voitures ont attiré l'intérêt législatif dans maintes branches du droit. À titre d'exemple, des corps normatifs hétéroclites, dont le fiscal et celui de l'énergie, disposent de règles régissant des aspects variés de l'automobile mais personne ne prétend qu'il existe une branche véritable de l'automobile, à la différence des branches spécifiques précitées du droit fiscal et du droit de l'énergie. Les voitures sont donc incorporées dans le système du droit, sans constituer l'objet d'une branche séparée.

D'autre part, le droit maritime constitue une branche spécifique à part, qui pourrait être dénommée « droit nautique », selon la terminologie en usage dans l'ordre juridique grec. Le mot d'origine en grec, à savoir « ναυτικό » (nautique), signifie surtout quelque chose de relatif aux marins mais aussi à la navigation. Il existe une dichotomie de la normativité du droit maritime, correspondant à deux codes complémentaires en Grèce ; le droit maritime public et le droit maritime privé. La première sous-branche, de provenance interne, a un contenu riche ayant parenté avec diverses branches du droit public au sens ample, dont le droit administratif et le pénal. Si dans ce contexte elle pourrait être considérée comme une thématique faisant partie de la partie spéciale du droit administratif, elle est aussi en connexion avec le droit international public, qui inclut le droit de la mer, régissant les diverses zones juridiques de la mer.

Un exemple classique de cette communication inhérente entre la composante internationale et celle interne du droit public au sens ample serait le cas particulier de la piraterie, d'ordinaire conçue comme une infraction économique, commise outre le territoire d'un État, donc notamment en haute mer. La piraterie constitue une forme diachronique de criminalité qui transgresse la norme coutumière, du droit de la mer, qui consiste en la liberté en haute mer, notamment la liberté de navigation de tout navire. Néanmoins, la piraterie n'est pas toujours marginale et rejetée par ceux qui ne la commettent pas. Il est indicatif qu'Aristote la citait parmi les professions acceptées par la société.

En outre, la protection des marins contre la piraterie constitue une question compliquée, incluant la garantie du salaire du marin qui est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs. L'antipiraterie fait partie de la tradition maritime au plan technique et juridique à la fois. À titre d'exemple, les mesures de défense des navires grecs anciens incluaient le trirème léger grec, doté de la vitesse et de la force nécessaires pour capturer les pirates. De plus, l'article 105 de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer (10 décembre 1982), surnommée « Constitution des océans », consacre une règle coutumière ancienne : le principe d'une compétence universelle à agir à l'encontre des pirates. Même au fur et à mesure que la Mer

³ A. Maniatis, « Maritime migrant smuggling », ADMO Tome XXXIV - 2016, pp. 12-13.

⁴ M. Hennessy - Picard, « La piraterie atlantique au fondement de la construction des souverainetés coloniales européennes », Champ Pénal / Penal field [Online], Vol. XIII 2016.

⁵ A. Maniatis, *La piraterie en Afrique*, Neptunus, vol. 23, 2017/4.

⁶ P. Chaumette, *Piraterie et Proposition d'Amendements 2017 de la Convention MLC 2006 de l'OIT*, Neptunus vol. 23, 2017/2.

⁷ W. Block and P. Lothian Nelson, *Water Capitalism The Case of Privatizing Oceans, Rivers, Lakes and Aquifers*, Lexington Books 2015, p. 123.

⁸ H. de Pooter, *Une constitution de l'ONU pour les océans*, La Vie – Le Monde, hors-série, p. 145.

⁹ Ph. Chapleau, J. – P. Pancraccio, *La piraterie maritime Droit, Pratiques et Enjeux*, Vuibert, 2014, pp. 27-28.

Méditerranée était le « lac romain », elle était aussi la mer des pirates¹⁰. Les pirates sont censés être vaincus sur la terre mais être invincibles à la mer, à l'exception de la victoire de Rome en 57 avant J.Ch. Ils sont considérés, depuis l'époque de la souveraineté romaine, comme « ennemis de l'humanité » et pas seulement de l'État, auquel le navire touché est immatriculé. La navigation constituait donc un mode d'autonomie institutionnelle de certains individus, même si cette autonomie était axée d'ordinaire sur des actes illicites constituant la notion complexe de la piraterie. En d'autres termes, la piraterie pourrait avoir une dimension politique et institutionnelle, pas nécessairement criminelle et économique. Donc, elle offrait la possibilité d'échapper à l'oppression des régimes autarciques et à l'occupation des terres par des armées étrangères, chose qui rapproche celle-ci du marronnage des esclaves, exemplifié par la vie des habitants noirs d'Haïti. Il existe une sorte de codification des pratiques de la piraterie traditionnelle, sous forme de « charte du pirate », qui incluait huit règles¹¹.

La dynamique du droit d'affrontement de la piraterie maritime est telle que ce droit a été projeté sur un autre champ plus nouveau, le droit de la propriété intellectuelle, qui évolue avec le développement d'Internet¹². Devant les avancées technologiques, la protection des valeurs immatérielles se trouve confrontée à d'importants défis, tant d'ordre technique (identification des auteurs ou des contrefacteurs) que d'ordre juridique (adaptation du droit à l'univers numérique)¹³.

Au contre-pied de la sous-branche du droit maritime public se trouve celle du droit maritime privé. Il inclut des règles sur le contrat individuel de travail des marins, faisant partie du droit du travail, mais surtout sur l'activité commerciale du transport maritime. En d'autres termes, comme le droit privé n'est pas limité au droit commercial, les proportions gardées le droit maritime privé inclut des dispositions diverses, dont les commerciales sous forme d'une sous-branche très développée qui est le droit maritime au sens strict. Cette sous-branche est traditionnellement considérée comme sous-discipline de la partie spéciale du droit commercial. Afin de bien concevoir la particularité des normes sur le commerce maritime, il conviendrait de signaler qu'en grec il existe une terminologie à part, dans la pratique. On désigne ce droit par le terme « ναυτιλιακό », à savoir droit de la navigation, et non pas droit des marins, comme cela est le cas du terme précité « ναυτικό » (nautique). Mais il est notable qu'en grec le mot « ναυτιλία », littéralement traduit « navigation », est investi de deux significations diverses ; d'une part pilotage et d'autre part exploitation économique d'un navire tandis que la seconde version est synonyme du terme anglais « shipping ».

Dans cette langue, c'est une autre dénomination de provenance historique qui est usitée, le terme « admiralty law ». Ce corps de règles fait partie de la tradition « common law » et est basé sur le code libertarien des droits à la propriété privée et à la non-agression¹⁴. Il existe l'opinion que l'admission que l'État est nécessaire pour la création et le développement du droit est historiquement erronée. Pour la plupart de la normativité, mais spécialement pour les parties les plus libertariennes du droit, des règles ont émergé pas par l'État mais par des institutions non-étatiques : coutume tribale, juges et tribunaux du « common - law », les cas de « law merchant » aux tribunaux du commerce ou d'« admiralty law » aux tribunaux établis par les armateurs eux-mêmes.

Il en résulte que le droit maritime constitue une branche spécifique et voire mixte, divisée en deux sous-parties. Chacune d'entre elles est constituée surtout d'une seule unité ; le droit

¹⁰ A. Maniatis, « Approche juridique de la piraterie », *Neptunus*, e. revue, vol. 22, 2016/1, p. 2.

¹¹ B. Drobenko, « La piraterie saisie par le droit », *Neptunus* e. revue, vol. 21, 2015/2, p. 2.

¹² A. Maniatis, *Sea and see piracy*, 8th Annual EuroMed Academy of Business Conference – Book of Proceedings, pp. 1238-1247.

¹³ L. Grynbaum, C. Le Goffic, L. Morleet - Haïdara, *Droit des activités numériques*, Dalloz 2014, p. 260.

¹⁴ W. Block and P. Lothian Nelson, *op. cit.*, p. 50.

maritime administratif au sein du droit public maritime et le droit maritime au sens strict ou bien commercial (en anglais « admiralty law » ou bien droit de navigation au sens du terme grec « ναυτιλιακό »), au sein du droit maritime privé.

Quant au droit maritime public, cette sous-branche concerne la mission de l'État et des autres personnes morales du droit public au champ de la navigation, surtout la commerciale. Sa terminologie et plus amplement son concept sont inspirés par le droit public au sens ample, avant tout le droit pénal militaire. Qui plus est, on pourrait discerner plutôt une antinomie entre son importance et le niveau de son élaboration. D'une part, ses dispositions, particulièrement si elles sont codifiées en un texte unique comme cela est le cas de l'ordre juridique grec, constituent le texte juridique le plus important pour la carrière professionnelle des marins, notamment quant à l'exercice des fonctions des capitaines. D'autre part, l'État et la communauté académique d'ordinaire n'ont pas fait preuve d'un processus de perfectionnement de cette branche à temps. À titre d'exemple, la Grèce n'a créé un Code du Droit Maritime Public qu'en 1973 pour la première fois, mis en vigueur le 4 avril 1974. Malgré sa codification, cette branche demeure plutôt en marge de l'intérêt des milieux académiques du droit administratif.

Par contre, le droit maritime commercial est traditionnellement doté d'une continuité de droit positif en la matière. Cela est bien le cas de l'ordre juridique hellénique, dans lequel en 1836 le Code de commerce de la France, de 1807, dont le livre II inclut le droit maritime, a été mis en vigueur. En 1910, une loi a remplacé ce livre du texte napoléonien tandis qu'en 1958 le Code du Droit Maritime Privé a été promulgué et mis en vigueur, en remplaçant, à son tour, cette loi. Il est aussi notable que depuis longtemps le droit maritime commercial fait preuve d'un traitement spécialisé par les commercialistes, en tant que sous-branche particulière du droit commercial. Cela est pourquoi il existe peut-être la fausse impression qu'au sein du droit maritime n'existe qu'une seule sous-branche du droit, qui consiste en le droit maritime commercial.

II. – LE DROIT MARITIME, UNE BRANCHE AUTONOME ?

Par le terme « droits autonomes » on désigne un petit groupe de branches du droit, qui sont bien séparés grâce à leur maturité, traduite en suffisance interprétative. Plus précisément, on considère qu'une branche du droit est autonome lorsqu'elle s'est affranchie du droit commun et constitue un corps complet de règles capable, en l'absence de dispositions spéciales, de trouver en lui-même les principes qui lui permettent de résoudre les difficultés sans faire appel au droit commun¹⁵. Le droit pénal constitue une matière autonome. Tel est le cas également, selon certains auteurs, du droit commercial.

Le contenu mixte, faisant partie du droit public et du droit privé, d'une branche n'exclut pas automatiquement la possibilité de son autonomie. Par exemple, le droit du travail, qui ne saurait être exclu du cercle des droits autonomes, constitue une branche spécialisée du droit privé. Le droit privé, à son tour, est divisé en deux parties, dont la première consiste en le droit privé commun, à savoir le droit civil¹⁶. Cette branche générale constitue un point de référence plus ample, exemplifié par le fait que la pensée du doyen Hauriou quant à la question de la construction du concept du droit administratif a été marquée par l'obsession du droit civil¹⁷ : le droit civil est le droit commun et le droit administratif est séparé du droit commun, fondamentalement parce qu'il est construit autour de l'idée du pouvoir public et apporte, par conséquent, l'existence d'une série de prérogatives exorbitantes du droit commun. En ce qui concerne le droit du travail, il fait partie du droit privé en tant qu'une

¹⁵ Ch. Lachière, *Droit du Tourisme*, LexisNexis Paris 2014, n. 89 à la p. 16.

¹⁶ *Ibid.*, p. 16.

¹⁷ J. L. Meilán Gil, *Lecturas de clásicos del derecho administrativo*, anabiviva editora, Santiago de Compostela, 2012, pp. 98-99.

branche spécialisée aux travailleurs ayant un contrat de travail régi par le droit privé mais il a aussi une autre partie complémentaire, celle du droit collectif du travail, qui pourrait être placé au champ du droit public.

Quant au droit du tourisme, il a un objet hétérogène incluant des activités séparées, dont le transport et l'hébergement, et par conséquent un contenu assez proche du droit maritime. Il fait appel, bien souvent, à des règles qui lui sont extérieures et qui relèvent des disciplines générales du droit public et du droit privé, et constitue une discipline transversale¹⁸.

En France, on a eu l'impression que l'autonomie de ce droit n'est pas un scénario en dehors de la réalité. En 1981, l'opinion a été formulée qu'« *Il n'existe pas de droit du tourisme parce qu'il n'a jamais été étudié et dégagé. Ainsi, le chercheur doit dans ce domaine commencer par décrypter les recueils de jurisprudence pour déceler si l'illustration de tel ou tel principe répertorié n'a pas pour support une situation touristique passée sous silence. Le droit du tourisme est, dans ce sens, à dégager comme on dégager les monuments enfouis. Et en fin de compte, apparaissent bien les principes cohérents* »¹⁹.

Mais cet auteur ne s'était pas engagé vers la théorie de l'autonomie de ce droit²⁰, cette hypothèse a été tout simplement évoquée par lui sans être vraiment adoptée²¹. Selon la doctrine ultérieure, l'existence d'un droit autonome paraît devoir être rejetée car le tourisme est une activité régie par différents corps de règles juridiques de droit public ou de droit privé auxquels il emprunte leurs techniques juridiques propres. Au sens où l'entendent de nombreux auteurs, il est effectivement difficile de le considérer comme tel. À titre d'exemple, il existe l'approche que comme le tourisme est par nature hétérogène et toutes les branches du droit sont pratiquement concernées par cette activité, cela a permis à certains de dire qu'il n'était pas un droit autonome, ce qui est défendable²².

Mais l'opinion a été aussi exprimée que ce droit, qui a manifestement dépassé la phase de l'émergence, est sur la voie d'une autonomisation progressive et effective²³. Autonomie en cours d'acquisition, ou même de renforcement, ne signifie pas absence de toute autonomie. Le constat opéré, au cours des cinquante dernières années, quant à l'objet, à la nature, au contenu et à l'application des législations et des réglementations qu'il a successivement suscitées s'inscrit clairement en ce sens, car celles-ci tendent à le démarquer de plus en plus nettement de telles ou telles disciplines juridiques classiques, au point d'en avoir justifié et rendue nécessaire une codification elle-même spécifique.

Quant à la question de l'autonomie du droit maritime, le débat s'est développé sur le plan doctrinal en France plutôt dans la première moitié du XXe siècle²⁴. D'une part, les partisans de l'approche « maximaliste » considéraient que ce droit constituait une branche autonome en déniait l'existence d'une subordination au droit civil et commercial terrestre²⁵. Cette thèse, dont la paternité est traditionnellement attribuée à Pardessus, a été brillamment défendue par le doyen Ripert, selon lequel le droit maritime constitue une science principale et non subordonnée. Elle a été partagée par le doyen Chauveau qui considérait le droit maritime comme une branche autonome, du fait de la spécificité de ses institutions et sa tendance à l'uniformité internationale. D'autre part, les partisans du particularisme relatif veulent le droit

¹⁸ Ch. Lachière, *op. cit.*, p. 16.

¹⁹ F. Servoin, *Institutions touristiques et droit du tourisme*, Masson, 1981, p. 12.

²⁰ Contra L. Jégouzo, *Le Droit du Tourisme*, Lextenso Éditions 2012, p. 9.

²¹ P. Py, *Droit du tourisme*, Lamy 2014, p. 5.

²² L. Jégouzo, *op. cit.*, p. 32.

²³ J.-M. Breton, *Droit et Politique du Tourisme*, Juris Éditions Dalloz 2016, pp. 9, 113.

²⁴ J.-P. Beurrier, *Droits Maritimes*, Éditions Dalloz, Paris 2014, p. 66.

²⁵ M. Trabucatti, « Réflexions sur l'avenir du droit maritime : Se dirige-t-on vers un amarrage du droit maritime au droit commun ? », *Neptunus e. revue*, vol. 23, 2017/1, p. 1-2.

maritime une branche spécifique qui ne saurait cependant être détachée du droit commun. Sa physionomie doit être envisagée comme une simple originalité de nuances et non une originalité de nature et s'encastre dans le droit commercial général et puise toutes ses racines dans le droit privé. Dans ce débat ne s'inscrivait pas le doyen Rodière, au sens que celui-ci le jugeait trop théorique, dépourvu d'une véritable application pratique. Selon cet auteur, le particularisme relatif allait de soi-même tandis qu'un particularisme absolu, entendu en ce sens que le droit maritime formerait un système clos de règles et d'institutions imperméable au droit commun, était inexistant. En privilégiant une approche expérimentale du droit positif, il s'interrogeait dans quelle mesure les règles énoncées par le droit maritime devaient se combiner aux règles du droit général, s'effacer devant elles ou au contraire les rebuter.

Selon la réponse la plus amplement acceptée par la doctrine, le droit maritime est autonome « à chaque fois que la notion » où la technique « qu'il utilise puise ses racines dans l'histoire spécifique du droit maritime ou (...), dans une convention internationale ou dans la pratique internationale »²⁶. Par contre, « le droit maritime cesse d'être autonome lorsqu'il fait appel aux grandes techniques classiques du droit civil (...) ou, à plus forte raison, lorsqu'il fait appel à des institutions de droit terrestre pour les adapter au monde maritime ».

Si la doctrine majoritaire semble aujourd'hui s'accorder sur l'absence d'autonomie absolue de cette branche spécifique, il est admis que son particularisme s'exprimait sous l'ancien régime par l'existence d'un corpus de règles autonomes, organisées par la grande ordonnance de la marine, le véritable code de Colbert, d'août 1681, d'institutions originales ainsi que d'une juridiction spécialisée dans les litiges relatifs aux contrats du commerce de mer²⁷. Cependant, les réformes législatives qui font suite à la révolution française de 1789 ont contribué à l'affaiblissement de l'autonomie du droit maritime ; la juridiction d'exception de l'« amirauté » a été remplacée par la juridiction unique des tribunaux de commerce de droit commun, en matière des litiges commerciaux. De plus, les dispositions du droit privé maritime, contenues dans l'ordonnance précitée, ont été intégrées au livre II du Code de commerce, selon une indication déjà faite. Cette nouvelle codification amorce la disparition progressive d'ordonnance de Colbert, dont les règles vont progressivement être dispersées à travers de différents textes de lois. Cet éclatement de la normativité maritime qui a débuté au XIX^{ème} siècle s'est poursuivi jusqu'à l'ère actuelle. Si l'œuvre de codification en 2010, sous forme du Code des transports, de l'essentiel des règles du droit privé maritime ainsi que d'une partie des règles de droit public maritime marque la volonté du législateur de lutter contre ce phénomène, le processus de codification du droit privé maritime reste inachevé. De plus, l'état des choses est beaucoup plus imparfait en matière du droit public (au sens ample) vu que le droit public (au sens strict) et le droit pénal maritimes disposent encore des règles réparties au sein des textes suivants :

- le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande,
- le Code de l'environnement,
- le Code du domaine de l'État,
- le Code des ports maritimes.

Le commerce maritime constitue aujourd'hui de loin l'industrie la plus internationalisée parmi les industries mondiales²⁸. Aux fins d'unification internationale du droit maritime, le phénomène récent de détachement de la législation nationale maritime de la sphère du droit commun est particulièrement observable dans les législations classées dans le « groupe

²⁶ A. Vialard, *Droit maritime*, PUF 1997, n° 22.

²⁷ M. Trabucatti, *op. cit.*, pp. 2-3.

²⁸ D. Dalaklis, P. Siouziouras, A. Maniatis, *Dealing with the need of Greek port expansion: a Public – Private Partnership opportunity ?*, 7th Annual EuroMed Conference of the EuroMed Academy of Business, p. 559.

français », du fait de leur rattachement aux textes de l'ordonnance de Colbert et du Code de commerce napoléonien²⁹.

Cela est bien le cas de l'Espagne, dotée de la loi n° 14/2014 sur la navigation maritime, qui a remplacé le livre III du Code de commerce de 1885³⁰. Il s'agit d'un texte, caractérisé comme un vrai code, qui regroupe l'ensemble des dispositions du droit privé et public relatives à la navigation maritime³¹. Cette réforme « a été faite raisonnablement bien puisqu'elle améliore la législation antérieure, bien que la législation mercantile maritime ait tardé quasi 130 ans à être réformée », selon la doctrine³². Cette évolution pas seulement renforce le caractère du droit maritime en tant que branche spécifique unique, et voire autonome, mais a généré et générera une ample bibliographie sur cette importante matière³³.

Néanmoins, la loi n'est pas officiellement dénommée « Code », mais elle énonce la perspective d'une codification. Selon sa disposition finale neuvième, le gouvernement est habilité à procéder dans un délai de trois ans à la refonte en texte unique, et voire sous le nom de « Code de la Navigation Maritime », les lois régulatrices des institutions maritimes, en régularisant, en clarifiant et en harmonisant cette loi avec le texte révisé de la loi de ports de l'État et de la marine mercantile et avec les conventions ou traités internationaux sur des matières de Droit de la mer qui puissent entrer en vigueur en Espagne avant la refonte, finalité approuvée par la doctrine³⁴.

À l'ère actuelle, le débat suivant resurgit régulièrement, qu'il s'agisse de rassembler mer et terre ou mer et air : Est-ce que le droit maritime est un droit spécial impossible à unifier avec le droit terrestre ? ou bien, - sous réserve de minimes adaptations -, convient-il de le faire rentrer dans le rang ?³⁵ Selon un secteur de la doctrine française, les diplômés et centres de recherche français traduisent bien ces ambiguïtés avec nombre de formations en droit des transports et l'Annuaire publié par l'Université de Nantes depuis une trentaine d'années est passé de « Droit maritime et aérien » à « Droit maritime et Aérospatial » et avant de revenir à « Droit maritime », puis « Droit maritime et océanique ». Cependant, cette approche signale qu'il existe maints facteurs indicatifs de la particularité des questions juridiques en matière des mers. En effet, l'ONU a régulièrement, depuis un demi-siècle, réuni les États pour définir les grandes règles de l'utilisation des espaces maritimes. L'OIT a multiplié les conventions particulières concernant l'emploi des hommes sur mer. La France reste attachée à la spécificité de ce domaine depuis l'ordonnance de 1681 et avec les apports renouvelés de la doctrine marquée par les noms de Bonneau, Ripert, Chauveau, Rodière et d'autres auteurs. L'Angleterre, elle aussi, maintient haut le pavillon de l'originalité des questions juridiques en matière des mers et océans et continue à considérer les *shipping lawyers* comme une catégorie particulière, relevant des *water rats*.

Nous partageons cette approche, renforcée par la doctrine italienne et hispano-américaine contemporaine, qui a élaboré d'une manière adéquate et claire une position sérieuse sur

²⁹ M. Trabucatti, *op. cit.*, p. 9.

³⁰ G. Hierrezuelo Conde, "Anuario de Derecho Marítimo dirigido por Ignacio Arroyo, Barcelona, ISSN 0211-8432, tomo XXXI (2014), 695 pp. Autores e información del artículo", *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, XXXI [2014]-xxxii [2015], nueva serie, III [2015-2015].

³¹ R. González - Lebrero, "El derecho de la navegación marítima: particularismo, autonomía y legislación independiente", *Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo*, Abril de 2017. N° 12 de la Segunda Etapa, p. 64.

³² I. Arroyo Martínez, "La Ley de Navegación Marítima: Consideraciones generales", *Anuario de derecho marítimo*, tomo XXXI (2014), p. 28.

³³ R. González - Lebrero, *op. cit.*, p. 63.

³⁴ *Ibid.*, p. 70.

³⁵ J.-P. Beurrier, *op. cit.*, pp. 66-67.

l'autonomie de la branche du droit maritime, suivie par l'Espagne à travers l'adoption de la loi précitée de la navigation maritime³⁶.

En tout cas, il existe d'autres données soutenant le concept de l'autonomie, consistant en le statut du navire. Le navire en principe constitue une chose meuble tandis que quant aux épaves sous-marines il existe la règle diachronique que le naufrage ne vaut pas rupture de propriété³⁷. Mais le navire est un bien polychrome sur le plan juridique, d'une nature particulière, d'une nature autonome puisque par certaines règles, telles que les relatives aux éléments d'identification (le nom, le port d'attache, la nationalité), il fait penser à la personne physique, par d'autres règles, il fait penser à l'immeuble et par d'autres encore, il fait penser à la fiction³⁸.

D'une manière comparable, la figure privée du capitaine du navire, étant le chef de l'expédition, ajoute à sa qualité de mandataire du propriétaire du navire ou de l'armateur celle de délégué de l'autorité publique, vu qu'elle est dotée d'une puissance disciplinaire typique, qui en la caractérisant, doit orienter l'aventure maritime au succès³⁹. Plus amplement, le capitaine le cas échéant est légitimé à jouer d'autres rôles régis par le droit public, comme celui du notaire.

D'une manière symétrique, cette figure privée à mission hybride est doublée par celle homologue mais publique du pilote. L'autonomie du droit maritime est basée sur le rôle du pilote, existant même dans l'antiquité à climax international et étant particulier de cette branche. Selon l'article L. 5341-1 du Code précité des transports, « *le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines, par un personnel commissionné par l'État pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, rades et dans les eaux maritimes des estuaires, cours d'eau et canaux mentionnées à l'article L. 5000-1* ». En France, le pilotage maritime constitue un service public rendu au bénéfice de la collectivité⁴⁰. Il est notable que la notion classique du service public avait paru être sur le déclin avant sa reconnaissance explicite dans la décision du Conseil d'État n° 349789, du 30 juillet 2014, dans l'affaire des œuvres d'art en possession par les Musées nationaux récupération (MNR)⁴¹. La figure du pilote portuaire, qui n'a pas d'équivalent en droit terrestre, pas seulement renforce le statut du droit maritime en tant que branche autonome mais désigne l'importance de la matière du droit maritime administratif.

De plus, un indice soutenant le concept de l'autonomie consiste en l'enseignement séparé et spécialisé de cette discipline, qui n'est pas assuré uniquement par des juristes, mais aussi par des capitaines. Cette immixtion des hommes du métier faisant preuve d'un esprit de corporatisme n'est pas limitée aux académies de la flotte marchande mais dans certains cas est localisée même au niveau prétorien. Selon une indication déjà faite, il existe plus ou moins des formations spécialisées quant au pouvoir judiciaire des États dotés d'une tradition maritime, pour le contentieux du droit maritime au sens strict (« admiralty law »), outre l'alternative plus ouverte qui consiste en l'arbitrage.

³⁶ R. González - Lebrero, *op. cit.*, p. 63.

³⁷ M. L'Hour, « L'archéologie sous-marine française : une naissance méditerranéenne, des succès et une ambition planétaires », *La Revue Maritime* 503 Octobre 2015, p. 85.

³⁸ Voir J.-P. Beurrier, *op. cit.*, pp. 358-360.

³⁹ R. González - Lebrero, *op. cit.*, p. 62.

⁴⁰ F. Laffoucrière, « Le pilotage portuaire en France », *Questions internationales* N° 70 – Novembre – décembre 2014, pp. 53-55.

⁴¹ J.-M. Pontier, « Restitution et spoliation d'œuvres d'art : quelles règles », *AJDA* N° 37/2014, 3 novembre 2014, p. 2149.

Cette quasi « omniprésence » des marins a été apparente même dans la juridiction précitée des tribunaux maritimes commerciaux, qui n'ont pas été supprimés⁴². Ces successeurs des tribunaux de l'amirauté susmentionnés constituent des juridictions compétentes uniquement en matière de délits et non pas de litiges privés tandis que ce sont visés non seulement les navires de commerce et de pêche mais également les plaisanciers qui font d'ailleurs l'objet de poursuites de plus en plus nombreuses, en particulier pour excès de vitesse⁴³. Le Conseil constitutionnel, saisi de la question prioritaire de constitutionnalité n° 2010-10, dans sa décision du 2 juillet 2010 a jugé la composition de ces tribunaux à exception comme inconstitutionnelle sur le fondement de l'article 16 de la Déclaration de l'Homme et du Citoyen, comme suit : « *Considérant que, parmi les cinq membres du tribunal maritime commercial, deux d'entre eux, voire trois si le prévenu n'est pas un marin, ont la qualité soit d'officier de la marine nationale soit de fonctionnaire ou d'agent contractuel de l'État, tous placés en position d'activité de service et, donc, soumis à l'autorité hiérarchique du Gouvernement ; que dès lors, même si la disposition contestée fait obstacle à ce que l'administrateur des affaires maritimes désigné pour faire partie du tribunal ait participé aux poursuites ou à l'instruction de l'affaire en cause, ni cet article ni aucune autre disposition législative applicable à cette juridiction n'institue les garanties appropriées permettant de satisfaire au principe d'indépendance ; que, par suite, sans qu'il soit besoin d'examiner les autres griefs, ces dispositions doivent être déclarées contraires à la Constitution* ».

Donc, la présence de fonctionnaires a été remise en cause en raison de leur soumission à un pouvoir hiérarchique faisant naître un doute sur leur impartialité et leur indépendance. Mais le Conseil n'a censuré que l'article 90 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, dont le reste demeure en vigueur⁴⁴. Ainsi, la décision n'a pas eu pour effet de transférer le contentieux de ces tribunaux vers le tribunal de police ou le tribunal correctionnel, mais de prévoir que le tribunal maritime commercial siègerait dans la composition prévue pour ces juridictions pénales de droit commun, selon la nature de l'infraction poursuivie.

En outre, une autre évolution vers la convergence des droits maritime et terrestre concerne le salaire minimum des marins⁴⁵. Par son arrêt du 12 novembre 2012, la chambre sociale de la Cour de Cassation a jugé qu'en l'absence d'une transposition, dans le Code précité des transports, des dispositions spécifiques relatives au SMIC maritime, il conviendra d'appliquer les règles relatives au SMIC terrestre.

III. – LA SPÉCIALITÉ PROGRESSIVE DU DROIT DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE

Par-delà des usages anciens (domestique, industriel et agricole) de l'eau, se développent des besoins nouveaux, à caractère culturel ou social⁴⁶. Ainsi la navigation de plaisance vient suppléer les relations commerciales ; les sports aquatiques, les loisirs ou la promenade ajoutent aux problèmes particuliers du droit des eaux ceux du contrôle sanitaire et de la sécurité.

Quant à la Belgique, les rédacteurs du projet de Code de la navigation, dans la perspective de restaurer l'autonomie du droit de la navigation vis-à-vis du droit commercial terrestre, ont déclaré que le Code de commerce ne permet pas la prise en compte de la réglementation portant sur les activités de navigation non commerciales comme la navigation de plaisance

⁴² Voir J.-P. Beurier, *op. cit.*, p. 66.

⁴³ R. Alliot, « Réflexions à propos des tribunaux maritimes commerciaux [Première partie] », *Revue Juridique de l'Ouest*, 1993-2, p. 143.

⁴⁴ « Commentaire de la décision n 2010-10 QPC du 2 juillet 2010 Consorts C. et autres », *Les Cahiers du Conseil constitutionnel*, Cahier n° 30, p. 12.

⁴⁵ M. Trabucatti, *op. cit.*, p. 7.

⁴⁶ J.-L. Gazzaniga, X. Larrouy-Castéra, Ph. Marc, J.-P. Ourliac, *op. cit.*, p. 1.

qui est un secteur économique en plein développement⁴⁷. Déjà lors de la préparation de la loi maritime de 1879, l'on a formulé des critiques au Parlement en ce sens que cette loi devrait également régir la navigation de plaisance mais cette question a été rejetée par le Ministre car le Code de commerce était réservé à la réglementation des activités de navigation avec but lucratif, présentant ainsi un caractère commercial.

Dans cet ordre d'idées, la loi précitée de navigation maritime en Espagne régit les véhicules de navigation, indépendamment du type de navigation (commerciale ou privée), donc l'activité nautique de plaisance est clairement incluse au champ d'application de cette loi⁴⁸. Auparavant, il existait toujours des doutes si les relations axées sur la navigation de plaisance étaient réglées par la normativité de la navigation. À titre d'exemple, un bas nombre de réclamations dérivées de contrats relatifs aux bateaux (vente ou réparation) était dirigé aux tribunaux commerciaux, qui appliqueraient le droit maritime.

En outre, en Italie la thèse autoritairement exprimée par Antonio Scialoja sur l'unicité et l'autonomie du droit concernant la navigation maritime, interne et aérienne, a donné lieu à la promulgation du Code de la navigation, approuvé par le décret royal n° 327 du 30 mars 1942⁴⁹. Mais depuis 2005, ce pays est doté d'un code leitmotiv sur l'activité nautique de plaisance, exercée soit aux eaux maritimes soit aux internes. La rédaction de ce texte vise à encourager « *l'expansion du tourisme et de la culture nautique* », donc la diffusion de la forme spéciale du tourisme nautique ainsi que de l'esprit de nautisme, et « *la croissance du secteur industriel de la production de bateaux de plaisance* »⁵⁰. Il est notable que ce code est comparable avec celui du Tourisme, adopté en 2010, qui répond à l'exigence d'une simplification de la législation touristique, attendue depuis longtemps⁵¹. Essentiellement le Code du Tourisme est lui - même leitmotiv, au sens qu'il n'est que le second à climax mondial, après celui de la France⁵².

Par le Code de la plaisance, introduit par le décret législatif n° 171 du 18 juillet 2005, c'est la directive 2003/44/CE qui est transposée. Ce texte communautaire modifiant la directive 94/25/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance, modernise le statut de ces bateaux afin de promouvoir un développement durable. Selon le considérant 2 de la directive en vigueur, la directive modifiée ne couvrirait pas les véhicules nautiques à moteur alors que, depuis son adoption, certains États membres ont introduit des dispositions législatives, réglementaires et administratives concernant ce type de bateau.

Il en résulte que pour la thématique de l'activité nautique de plaisance, selon une partie de la doctrine spécialisée en droit de la navigation, dite « *navigazionista* », il existe une relation de *spécialité progressive* entre les trois corps normatifs en la matière⁵³. Plus précisément, le droit civil est qualifié de droit commun, tandis que le droit de la navigation est spécial et recourt au droit civil en tant que normativité de clôture⁵⁴. De plus, la discipline de la plaisance

⁴⁷ M. Trabucatti, *op. cit.*, p. 10.

⁴⁸ Y. Rodríguez, "Náutica de recreo y la nueva Ley de Navegación Marítima", *diariodenautica.com*, Martes 30 de septiembre de 2014, <http://www.diariodenautica.com/nautica-de-recreo-y-la-nueva-ley-de-navegacion-maritima>.

⁴⁹ R. Amagliani, "Trasporto di cortesia e navigazione da diporto: profili di responsabilità", *Rivista del Diritto della Navigazione*, 2013, note 6.

⁵⁰ A. Masutti, "Il nuovo codice della navigazione da diporto", *Dir. maritt.*, 2006, p. 737.

⁵¹ Dario di Majo (Coord.), *Compendio di Legislazione del Turismo e cenni alle Aziende della Ristorazione*, Edizioni Giuridiche Simone 2011.

⁵² A. Maniatis, "The Right to Pursuit of Happiness and Italian Tourism Law", *TDJ*, Vol. 15, No. 1, 2017, pp. 53-54.

⁵³ R. Amagliani, *op. cit.*, p. 4.

⁵⁴ G. Pescatore, "Diritto della navigazione e principi generali", *Il Foro italiano* 1994, p. 434.

constitue une sous-discipline par rapport au droit de la navigation, régi par le Code correspondant.

IV. – LE DROIT AU TRANSPORT

Dans l'ordre juridique français, la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 a énoncé pour la première fois le droit au transport, le définissant (chapitre 1, articles 1 et 2) comme le droit « *de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public* »⁵⁵. Depuis, cette loi, l'essentiel des efforts publics a porté sur l'amélioration des dessertes des quartiers d'habitat social et la mise en place de tarifications adaptées aux personnes à faibles ressources. Donc, le droit au transport est lié au principe de l'État social du droit⁵⁶.

Ensuite, le Code précité des transports a prévu « droit au transport » tandis que le Code du Tourisme n'a pas proclamé « le droit au tourisme »⁵⁷. Si un des objectifs prévus dans l'article L. 1111-1 du Code des transports est la limitation ou réduction des risques et accidents, il est assuré entre autres par la mission susmentionnée des pilotes portuaires.

En outre, il est notable que la Cour de Justice de l'Union européenne a émis en 2009 le fameux arrêt *Sturgeon*, caractérisé par la doctrine comme une véritable « bombe juridique »⁵⁸. Selon cette jurisprudence leitmotiv, suivie dans l'arrêt *Nelson* en 2012, le retard de plus de trois heures équivaut à une annulation du vol en cause et appelle donc la même indemnisation. En privilégiant coûte que coûte les intérêts des passagers au détriment des intérêts économiques des compagnies aériennes, le juge européen a rendu une décision qui a fortement déplu à ces derniers. Comme on a pu l'affirmer, la règle d'or du transport aérien est celle de la sécurité de la navigation – dont le respect doit conduire, si besoin est, à différer le décollage – et cet impératif devrait tempérer l'exigence de ponctualité. Le droit à un transport sûr se double aujourd'hui du droit à un transport de qualité, dont la composante essentielle est la ponctualité. Dans cet ordre d'idées, s'inscrit entre autres innovations l'institutionnalisation du droit d'un client de la SNCF de faire appel au médiateur de cette entreprise, si après une réclamation il n'est pas satisfait de la réponse des services relations clients. Dans les faits, l'entreprise suit toujours les avis de cet organe qui exerce librement sa mission⁵⁹.

Quant au droit maritime, il n'est pas seulement doté d'une longue histoire mais se trouve en pleine communication avec les autres disciplines, pas seulement les droits traditionnellement admis comme autonomes mais aussi en direct avec les branches spécifiques non-autonomes. Cela est bien le cas du droit du tourisme et le droit de l'environnement. Le droit à la récréation, dont une version est parmi beaucoup d'autres le droit au tourisme, peut être exercé entre autres à travers une croisière diurne. Néanmoins, la jurisprudence n'est pas toujours ouverte à une telle forme de récréation, tout en se basant sur des préoccupations écologiques. À titre d'exemple, dans l'ordre juridique hellénique le tribunal d'instance d'Ioannina dans sa décision n° 471/1996 a bloqué le lancement d'un navire qui aurait à faire des croisières diurnes au lac Pamvotida parce que le juge a considéré

⁵⁵ B. Duhem et P. Aubertel, « Droit au transport : où en est-on ? Quelques enseignements du programme de recherche « Déplacements et inégalités » Puca/Predit 1999-2002 », *Annales des Mines*, Novembre 2003, p. 11.

⁵⁶ Voir P. Badura, *Staatsrecht Systematische Erläuterung des Grundgesetzes*, 6. Auflage, G.H. Beck, 2015, pp. 373-374.

⁵⁷ X. Delpech, « Les droits du touriste consommateur », *Juristourisme* 167, septembre 2014, p. 33 et note 13 à la p. 31.

⁵⁸ *Ibid.*, p. 33.

⁵⁹ B. Cieutat, « Avant-propos », dans M. Debrincat, F. Regniault, *SNCF Les droits des voyageurs*, Dalloz 2012, p. IX.

que la navigation à moteur causerait saleté, agitation des eaux et perturbation des zones humides. La Convention de Ramsar, ratifiée par la Grèce à travers le décret législatif n° 191/1974 qui a été modifiée par la loi n° 1950/1991, a pour mission la conservation et l'utilisation rationnelle des zones humides en tant que contribution à la réalisation du développement durable dans le monde entier.

Quant aux croisières, le tourisme de croisière occupe aujourd'hui une place croissante en raison d'une demande en forte progression, à laquelle entend notamment répondre la construction continue de paquebots hors normes, véritables villes flottantes à l'esthétique pour le moins contestable, qui font le bonheur des chantiers navals et de l'emploi dans ce secteur⁶⁰. Mais les incidences de cette forme de tourisme ne sont pas négligeables, au plan environnemental. Si la politique de gestion des déchets issus des activités touristiques de croisières tend aujourd'hui à s'inscrire dans une démarche de responsabilité et de durabilité, elle a toutefois un coût qui est à la mesure de l'activité touristique concernée et des pollutions engendrées par celle-ci⁶¹. Les navires génèrent, eux, les plus gros volumes de déchets pendant leur navigation mais aussi à l'arrêt : déchets de type « ménager », déchets de cuisine, eaux noires non traitées, eaux de cale contaminées et huiles usées, etc. Afin de limiter sinon d'empêcher leur rejet en mer, le traité le plus important sur la protection environnementale des mers, la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol), de l'Organisation maritime internationale (OMI), exige que les pays signataires acceptent de recevoir les déchets de tous les navires qui font escale dans leurs ports.

En tout cas, l'exercice du droit aux croisières n'est pas exempt des accidents, comme cela est le cas du navire « Costa Concordia » en janvier 2012, qui a emmené 32 personnes à la perte⁶². Si l'impact de ce naufrage sur l'environnement a été présenté comme « évité », l'ONG Greenpeace a dénoncé une pollution mineure autour du paquebot⁶³. Le 7 mars 2012 un décret a été émis visant à « restreindre ou interdire le transit des navires marchands pour la protection des zones sensibles en mer territoriale », comme cela est le cas de l'île Giglio, qui fait partie d'un sanctuaire pour les baleines, protégé depuis 2001.

En matière de réglementation environnementale pour les bateaux de croisière, le Canada possède des lois moins strictes que les États-Unis, en plus de ne pas bien faire respecter les lois en vigueur⁶⁴. Aux États-Unis les règlements varient d'un État à l'autre. Il faut renforcer les lois, tant nationales qu'internationales, pour veiller à ce que l'industrie de la croisière ne porte pas atteinte aux écosystèmes aquatiques⁶⁵.

V. – LE DROIT À L'EAU

L'eau a des traits caractéristiques d'ordre fonctionnel et socio-économique qui le rendent unique en tant que produit dans le marché⁶⁶. Un secteur de la doctrine estime que l'eau constitue concomitamment une ressource vitale et une valeur économique et que sa double

⁶⁰ J.-M. Breton, *Droit et Politique du Tourisme*, *op. cit.*, p. 364.

⁶¹ J.-M. Breton, « Pollution marine et déchets de croisières », *Juristourisme* 192 décembre 2016, p. 45.

⁶² B. Pelletier, *Retour sur le naufrage du Costa Concordia : facteurs humains et culturels de la sécurité*, <http://gestion-des-risques-interculturels.com/risques/retour-sur-le-naufrage-du-costa-concordia-facteurs-humains-et-culturels-de-la-securite/>.

⁶³ R. Boughriet, « Costa Concordia: l'impact du naufrage sur l'environnement évité », *Actu-Environnement*, 20 mars 2012, <https://www.actu-environnement.com/ae/news/costa-concordia-appel-offres-plan-enlevement-epave-pollution-greenpeace-eau-potable-15251.php4>.

⁶⁴ J.-M. Breton, « Pollution marine et déchets de croisières », *op. cit.*, p. 47.

⁶⁵ D. Suzuki et F. Moola, *De meilleures normes pour le contrôle des déchets de l'industrie des croisières*, 3 juin 2010, www.davidsuzuki.org.

⁶⁶ A. Caprara, S. Moro, *Water management: legal models for developing public – private innovation and research*, 9th Annual Conference of the EuroMed Academy of Business, p. 418.

nature doit être respectée et appréhendée de façon globale⁶⁷. La directive cadre 2000/60/CE, texte fondamental pour la gestion de l'eau en Europe, est exemplaire sur ce point. Elle affirme ainsi avec force dans son tout premier considérant : « l'eau n'est pas un bien marchand comme les autres, mais un patrimoine qu'il faut protéger, défendre et traiter comme tel ».

Le droit de l'homme à l'eau est considéré comme un droit naturel⁶⁸. Une telle conception désigne la portée des préoccupations du positivisme au champ des droits fondamentaux⁶⁹. Le droit à l'eau a une nature fragmentée ou hybride en droit international, en faisant partie intégrante des droits à la vie, à un niveau de vie suffisant et à la santé⁷⁰. Il n'existe pas un droit à l'eau qui réunisse conjointement les trois caractéristiques d'autonomie, d'universalité et de contrainte légale. Aucune convention à portée universelle n'a reconnu explicitement ce droit, et seuls certains traités dont la portée *ratione personae* est limitée aux femmes, aux enfants, aux prisonniers de guerre ou aux personnes civiles en temps de guerre, sont en vigueur aujourd'hui. Plus précisément, le droit en cause et le droit similaire à l'assainissement ont été explicitement reconnus pour la première fois en droit international dans la Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes, conclue en 1979, qui ne fait parole que des femmes vivant en milieu rural, en tant que sujets. La doctrine précise que ce qui pose problème n'est pas la nature dérivée du droit à l'eau – un droit à l'eau dérivé pourrait être considéré comme un droit positif, universel et contraignant, s'il découlait d'une source de droit international valide -, mais sa nature non contraignante en droit international à l'heure actuelle. Quant à la question épineuse de l'utilisation des eaux transfrontalières, c'est la Convention de 1997 des Nations Unies sur le droit d'utilisation et la participation équitable et raisonnable des cours d'eau à des fins autres que la navigation qui est d'application universelle et qui couvre l'utilisation des ressources en eau douce partagées. Pourtant, ce texte ne couvre pas l'aspect humain de l'eau⁷¹.

En tout cas, il conviendrait de signaler que le droit à l'eau est traditionnellement associé au droit similaire à l'environnement, tant au niveau international qu'au niveau constitutionnel. La première reconnaissance formelle du droit à un environnement sain a été faite dans la Déclaration de Stockholm, de 1972, issue de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement⁷². Dans cet ordre d'idées, on pourrait aussi y constater la reconnaissance, bien que pas si claire, du droit de l'homme à l'eau. En effet, selon ce texte, on constate les niveaux dangereux de pollution de l'eau, ressource naturelle du globe qui doit être préservée dans l'intérêt des générations présentes et à venir par une planification ou une gestion attentive selon que de besoin. De plus, selon le principe 7, « Les États devront prendre toutes les mesures possibles pour empêcher la pollution des mers par des substances qui risquent de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques et à la vie des organismes marins, de porter atteinte aux agréments naturels ou de nuire à d'autres utilisations légitimes de la mer ».

En outre, il est notable qu'à l'occasion de la COP 21, les acteurs de l'eau ont demandé à ce que l'eau soit prise en compte avec ambition dans les négociations internationales sur le changement climatique⁷³. 290 signataires se sont ainsi engagés à respecter les quatre objectifs

⁶⁷ M.-Agnès Bordonneau, *Regard juridique sur la double nature de l'eau*, Éditions Johanet 2009, p. 105.

⁶⁸ M. Pinto, L. Martín, "Origen, evolución y estado actual del derecho al agua en América latina", *Revista bioderecho.es*, 2014, Vol. 1, núm. 1, p. 1.

⁶⁹ Voir E. Pierrat, *Antimanuel de droit*, Éditions Bréal 2007, p. 56.

⁷⁰ M.-C. Petersmann, *Les sources du droit à l'eau en droit international*, Éditions Johanet 2013, pp. 105-106, 109, 111.

⁷¹ S. McCaffrey, *Convention sur le droit d'utilisation des cours d'eau à des fins autres que la navigation*, United Nations Audiovisual Library of International Law, 2009, pp. 1-2.

⁷² D. Boyd, "The Constitutional Right to a Healthy Environment", *Environment*, July - August 2012.

⁷³ V. Mercier (dir.), « Droit de l'eau Juin 2015-mai 2016 », *Droit de l'environnement* n° 246 - Juin 2016, p. 242.

du Pacte de Paris sur l'eau, présenté lors de la journée consacrée à la résilience et l'eau, le 2 décembre 2015, au Bourget. Ce pacte incite à la mise en place de différentes mesures pour permettre l'adaptation au changement climatique dans les bassins. Qui plus est, les Principes d'Oslo sur les obligations concernant le changement climatique, texte réalisé le 30 mars 2015 par un groupe d'experts en droit international, en droits de l'homme, en droit de l'environnement et autres domaines du droit, n'omettent pas le droit à l'eau tout en le rapprochant aux droits précités, dont il est censé dériver. Selon le Préambule, « *Les droits de l'homme menacés incluent le droit à la vie, les droits à la santé, à l'eau, à la nourriture, à un environnement sain et à d'autres droits sociaux, économiques et culturels, ainsi que les droits des enfants, des femmes, des minorités et des peuples autochtones, mais ils ne sont pas limités à cela* ».

Néanmoins, l'Accord de Paris sur le changement climatique, du décembre 2015, mis en vigueur le 4 novembre 2016, qui présente un plan d'action prévoyant de maintenir le réchauffement de la planète « nettement en dessous » de 2° C par rapport aux niveaux préindustriels, ne fait aucune mention explicite du droit à l'eau ! De plus, l'ironie du sort est là, le réchauffement climatique est en train d'ouvrir des nouvelles voies maritimes, au service des droits au transport et au tourisme⁷⁴. À titre d'exemple, le tourisme nautique ne connaît pas un grand engouement dans le cas précité de l'Italie mais aussi dans d'autres pays, dont la France où il est probable que la tendance au réchauffement climatique observée au cours des dernières années, et à la prolongation de l'ensoleillement et des températures élevées parfois « hors saison », ne pourra qu'en favoriser plus encore l'expansion⁷⁵.

Au niveau national, le droit à l'eau n'a qu'une reconnaissance tardive, du moins explicite. À titre d'exemple, dans l'ordre juridique français il a fallu en effet attendre la loi sur l'eau et les milieux aquatiques du 30 décembre 2006 pour qu'il reçoive une formulation normative⁷⁶. Le nouvel alinéa 2 de l'article L. 210-1 du Code de l'environnement dispose ainsi que « *Dans le cadre des lois et règlements ainsi que des droits antérieurement établis l'usage de l'eau appartient à tous et chaque personne physique, pour son alimentation et son hygiène, a le droit d'accéder à l'eau potable dans des conditions économiquement acceptables par tous* ».

Qui plus est, le droit à l'eau est explicitement consacré dans un nombre élevé des Constitutions. Mais il existe aussi d'autres modes de reconnaissance, moins claire, de ce droit au niveau constitutionnel. À titre d'exemple, le par. 1 de l'article 18 de la Constitution grecque, dès l'adoption du texte en 1975, cite : « *Des lois spéciales règlent les matières concernant la propriété et la concession des mines, des carrières, des grottes, des sites et trésors archéologiques, des eaux minérales, courantes et souterraines, ainsi que de la richesse du sous-sol en général* ». Selon le par. 2, « *La loi règle les matières concernant la propriété, l'exploitation et la gestion des lagunes et des grands lacs, ainsi que les matières relatives à la concession en général des terrains apparus à la suite de travaux d'assèchement* ». Le droit à l'eau a été essentiellement reconnu en Grèce pour la première fois en tant que droit constitutionnel par l'arrêt n° 1906/2014 du Conseil d'État sur la base du droit à la santé, prévu aux articles 5 par. 5 et 21 par. 3 de la Constitution. Le résultat de cette jurisprudence, qui a bloqué la privatisation de la compagnie publique d'approvisionnement en eau d'Athènes, est radical et inattendu. Un des possibles arguments, dont elle n'a pas fait usage, serait que le goût de l'eau potable dans la région de la capitale n'était pas assez bon de manière que beaucoup d'habitants étaient emmenés à acheter de l'eau en bouteille, chose qui est similaire au cas des marins à bord qui ont accès gratuit à l'eau en bouteille, offerte par leur employeur. À notre sens, la reconnaissance de la garantie constitutionnelle de l'eau (du moins sous forme de garantie institutionnelle) pourrait être effectuée surtout sur la base du par. 1 de l'article 18.

⁷⁴ Voir A. Maniatis, P. Siousiouras, E. Baxevani, *Arctic ice melting and Norwegian port potentials*, 7th Annual EuroMed Conference of the EuroMed Academy of Business, p. 1143.

⁷⁵ J.-Breton, *Droit et Politique du Tourisme*, op. cit., p. 41.

⁷⁶ M.-A. Bordonneau, *Regard juridique sur la double nature de l'eau*, Éditions Johanet 2009, p. 83.

Il conviendrait de signaler qu'il existe une disposition similaire en droit comparé, celle de l'article 4 de la Constitution de la Slovaquie de 1992, selon laquelle : « *Les richesses du sous-sol, les nappes phréatiques, les sources thermales naturelles, ainsi que les cours d'eau sont la propriété de la République slovaque* ». La doctrine a signalé que le droit, le droit des eaux inclus, n'est pas un pur formalisme mais les institutions juridiques, filles de l'histoire, sont formées par des facteurs variés, dont les juridico-politiques, tels que la réglementation constitutionnelle du droit de la propriété et des biens publics⁷⁷.

CONCLUSION : LE DROIT MARITIME, UNE AUTONOMIE ENRICHIE À LA LIMITE DE LA MÉTAMORPHOSE JURIDIQUE

L'hypothèse de travail a été confirmée au fur et à mesure que le droit maritime constitue une véritable branche du droit, qui est spécifique et unique, malgré son caractère évidemment pluridisciplinaire. Il ne s'agit pas exclusivement d'une normativité limitée au corps des règles du droit commercial de la navigation maritime, malgré le fait que les États et la communauté académique ont traditionnellement privilégié cette matière. Si le droit maritime constitue un droit spécifique, il ne saurait être classé parmi les maintes nouvelles branches qui ont émergé depuis quelques décennies. Juste le contraire, il est doté d'une très longue tradition et a inspiré d'autres branches modernes, telles que le droit de l'aviation.

Son prestige est aussi renforcé par le fait qu'il est classé au cercle très limité des branches autonomes, bien que sur ce point la doctrine continue de ne pas être unanime. Cette autonomie est basée sur un très grand nombre d'indices variés, dont l'autonomie de la nature juridique d'un bien polychrome, tel que le navire, et le particularisme du statut des deux figures des capitaines au sens ample (capitaine du navire, pilote), notamment du capitaine du navire. Ces trois indices sont liés au mot « ναυτικό » (nautique), relatif à la notion des marins et par extension du navire, donc le terme « nautique » s'avère plus utile que le terme « maritime » en tant que dénomination du droit de la navigation maritime, dans le cadre de l'analyse en matière.

Nous estimons que cette autonomie accomplit une fonction promotrice du statut de ces points de référence, à la limite de leur métamorphose juridique. Il conviendrait de signaler que déjà par le terme « polychrome », employé par la doctrine pour décrire la nature juridique du navire, est sous-entendu le processus et l'effet de la métamorphose de la réalité physique et juridique. En effet, le navire est promu d'une chose (meuble) en une quasi personne physique (anthropomorphisme), soumise aussi à quelques normes propres aux choses immeubles (promotion au sein du droit maritime civil). Mais cela est aussi le cas de la figure polychrome du capitaine, qui est un professionnel privé assumant des tâches de délégué de l'autorité publique et voire encadré par la figure similaire du pilote, qui assure un service public. Il en résulte un véritable circuit de métamorphose concernant des ressources matérielles et humaines.

En outre, en France le particularisme du droit maritime a été partiellement mis en cause récemment, à travers des réformes variées⁷⁸. Néanmoins, il n'est pas dépourvu de son autonomie à l'égard des autres branches. En tout cas, cela ne veut pas dire qu'il est absolument différent des branches autonomes conventionnelles, au contenu et aux méthodes⁷⁹.

⁷⁷ A. Fanlo Loras, *La gestión del agua en España: experiencias pasadas, retos futuros*, Universidad de la Rioja, Logroño 2001, pp. 11-12.

⁷⁸ J.-P. Beurrier (dir.), *op. cit.*, p. 66, M. Trabucatti, *op. cit.*, p. 7.

⁷⁹ R. González - Lebrero, *op. cit.*, p. 63.

L'autonomie en matière n'est ni abolie, ni réduite en cas de quelques synthèses dictées par la nature des choses, telles que la nouveauté de l'émergence d'un droit des transports dans l'ordre juridique français. Juste le contraire, la consécration explicite du droit universel au transport, le maritime inclus, enrichit considérablement le contenu du droit maritime, traditionnellement axé sur les intérêts légitimes des deux partenaires sociaux précités, pour ne pas faire parole du droit similaire du tourisme. Qui plus est, le particularisme de toutes les deux branches est accentué par la moderne tendance à cultiver le droit de l'activité nautique de plaisance à part, qui constitue une véritable sous-branche du droit maritime. Il en résulte que le droit maritime a récemment connu des nouvelles tendances, selon le cas centripètes (codification unique du droit maritime public et du privé) et centrifuges (codification du droit de l'activité nautique de plaisance), en droit comparé. Même le droit général de référence a changé, de la branche classique du droit commercial au droit de la navigation (maritime, interne et aérienne) et au droit des transports, évolution qui sert d'indice de l'autonomie de cette branche qui peut changer d'étiquettes et de groupes mais ne perd pas son autosuffisance.

En outre, le droit au transport s'apparente beaucoup au droit à l'eau, déjà sur la base de leur âge. Tous les deux ont été consacrés bien avant le début de la quatrième génération parcourant une phase de reconnaissance dans l'histoire de l'émergence des droits fondamentaux⁸⁰. Cette génération regroupe divers droits, dont les relatifs aux nouvelles technologies de la communication et au monde des animaux⁸¹. Elle inclut aussi d'autres droits, tels que les liés aux manipulations génétiques et à la bioéthique, conçue aux années 1960 comme un champ d'analyse morale⁸².

Comme point de commencement de la génération courante pourrait être considéré l'an 1992, à cause de l'adoption de la Convention - Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques. Par ce texte, mis en vigueur le 21 mars 1994, le droit fondamental d'atténuer les changements climatiques a émergé. Par ailleurs, cette Convention est intrinsèquement liée aux deux autres « Conventions de Rio », la Convention sur la diversité biologique et la Convention sur la lutte contre la Désertification.

Malgré le fait que le droit à l'eau n'a été explicitement consacré dans la législation française qu'en 2006 selon une indication déjà faite, à savoir à l'ère de la quatrième génération, il fait partie de la troisième génération⁸³. Le début de l'émergence de cette génération en principe issue du droit international pourrait être fixé au plus tard en 1972, en vue de la Déclaration précitée de Stockholm sur le droit emblématique à l'environnement⁸⁴. Mais ce texte vise aussi à protéger l'eau en tant que composante de l'environnement, comme il a été signalé. En tout cas, la dénomination de cette génération n'a été introduite par la doctrine qu'en 1979⁸⁵. Ce groupe de droits est basé sur le principe de la solidarité à l'intérieur de la société ou, si l'on se réfère à la communauté internationale, entre les peuples⁸⁶.

Il est notable que pas seulement les droits au transport et à l'eau ont des ressemblances significatives, mais aussi leurs correspondantes branches de droit, qui constituent des matières complexes empruntant au droit public et au droit privé, à l'instar de la matière comparable de

⁸⁰ P. de Stefani, "Diritti umani di terza generazione", *Aggiornamenti Sociali*, 01 (2009), p. 13.

⁸¹ F. del Giudice, *Compendio di Diritto Costituzionale*, XX Edizione, Edizioni Giuridiche Simone 2016, p. 102.

⁸² D. Borrillo, *Bioéthique*, Dalloz 2011, p. 1.

⁸³ K. L. Pachot Zambrana, « El derecho constitucional al deporte en la doctrina y el derecho comparado », *Cuestiones Constitucionales* 2016-1, Núm. 35, julio - diciembre 2016, p. 138.

⁸⁴ Voir A. Maniatis, "PPP and the constitutional right to the environment", *Constitutionalism.gr*, 20.11.2015.

⁸⁵ P. de Stefani, *op. cit.*, pp. 12-13.

⁸⁶ Voir A. Apostoli, "Il consolidamento della democrazia attraverso la promozione della solidarietà sociale all'interno della comunità", *Costituzionalismo.it* 1/2016, note 1.

l'environnement⁸⁷. Néanmoins, il existe une différence essentielle vu que le droit maritime se réfère d'ordinaire à la navigation maritime et le droit de l'eau en principe aux eaux douces. Qui plus est, le droit de l'eau est dominé par une matière spécifique, le droit hydraulique⁸⁸.

* * *

Le droit ne peut remplir la fonction qui lui est confiée par la société, en tant que facteur d'ordre, de sécurité et de stabilité, que par une série de généralisations et d'abstractions; la théorie du droit public doit marquer les « grandes synthèses »⁸⁹ qui illustrent l'unité de l'ordre juridique et le mettent sous l'empire de la Logique⁹⁰.

⁸⁷ F. Davansant, 'L'éclosion tardive d'un droit dédié au tourisme', *Juristourisme* 194, février 2017, p. 42.

⁸⁸ A. Maniatis, *Derecho hidráulico y contratación pública*, Observatorio de Contratación Pública, 05/03/2018.

⁸⁹ Voir J. Rivero, *Apologie pour les « faiseurs de systèmes »*, *Daloz* 1951, chron. XXIII, pp. 99 - 106.

⁹⁰ G. Dellis, « Régulation et droit public «continental» », *RDP* 4-2010, p. 979.